

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Kesimpulan yang dapat peneliti sampaikan sebagai hasil dari tujuan dilakukannya penelitian di trayek 5 Kota Kupang adalah sebagai berikut:

1. Karakteristik nilai *load factor* jika ditinjau berdasarkan besaran tiap segmen maka nilai LF terendah berada pada segmen 7 pada hari Senin (pergi) sebesar 26 % dan nilai LF tertinggi pada segmen 5 pada hari Sabtu sebesar 108 %. Nilai LF yang ada pada setiap segmen bervariasi dan secara teoritis maka nilai LF dari tiap segmen lebih banyak berada dibawah 60% (<60%) yang berarti operator dan pemilik jasa angkutan kota dirugikan, tetapi keadaan dilapangan menunjukkan bahwa jumlah angkutan yang ada tetap beroperasi. Hal ini disebabkan oleh karakteristik pelayanan angkutan kota yang bersifat jarak pendek dimana tetap ada penumpang yang naik dan turun pada tiap segmennya. Sedangkan jika dilihat secara keseluruhan berdasarkan hasil analisis yang ada diketahui bahwa nilai *load factor* pada Trayek 5 Kota Kupang termasuk kategori tinggi/baik (>60 %) dengan nilai LF tertinggi sebesar 108 %.
2. Berdasarkan hasil penelitian yang sudah diperoleh maka peneliti dapat menyimpulkan bahwa perubahan tata guna lahan menjadi pusat perbelanjaan, pemukiman, sekolah dan sebagainya sangat berpengaruh terhadap nilai *load factor* di tiap segmen di Trayek 5 Kota Kupang dimana perubahan perubahan tata guna lahan dengan fungsi – fungsi yang ada menentukan pola perjalanan pengguna jasa angkutan kota di Trayek 5 Kota Kupang menjadi perjalanan yang berbasis aktivitas, atau dengan kata lain para penduduk di sepanjang Trayek 5 Kota Kupang menggunakan angkutan kota yang ada untuk melakukan kegiatannya sehari – hari seperti berkantor, berbelanja dan sebagainya. Dalam penelitian ini ditemukan bahwa tingkat kepadatan perumahan atau bangunan pemukiman penduduk di suatu segmen tidak berpengaruh terhadap tinggi atau rendahnya nilai LF di suatu segmen di Trayek 5 Kota Kupang. Jenis kegiatan para penumpang yang lebih banyak menggunakan angkutan umum berdasarkan pengamatan secara visual di lapangan selama tujuh (7) hari yaitu sebagian besar merupakan siswa/siswi Sekolah Menengah Pertama, Sekolah menengah Atas, dan juga Mahasiswa.

5.2 Saran

1. Penelitian berikutnya diharapkan untuk meneliti tentang perilaku operator dan juga operayang sering mengemudi angkutan umum kota dengan tingkat kecepatan yang tinggi sehingga sering terjadi kasus saling serobot atau saling mendahului antar angkutan kota untuk meminimalisir tingkat kecelakaan karena berdasarkan temuan peneliti dilapangan. Para operator sering melakukan aksi saling serobot dan mengemudi dengan kecepatan tinggi untuk memperebutkan penumpang sehingga tidak memperhatikan keselamatan para penumpang.
2. Perlu diberlakukannya suatu kebijakan tertentu dimana tiap angkutan Kota Kupang hanya boleh memiliki 1 (satu) operator resmi. Apabila operator resmi yang ada berhalangan karena alasan tertentu dan pemilik jasa angkutan ingin kendaraanya tetap beroperasi maka pemilik jasa harus melakukan konfirmasi dengan pihak pemerintah terkait pergantian operator dengan tetap mematuhi kebijakan yang telah dibuat oleh pihak pemerintah. Pemerintah juga perlu memberlakukan kebijakan dimana setiap angkutan kota yang beroperasi di Trayek 5 Kota Kupang dapat melakukan pelayanan secara menyeluruh pada trayek yang telah ditentukan oleh pemerintah pada awalnya.